



Pressmeddelande

Luxemburg den 24 maj 2016

Godstransporter på järnväg i EU: "ännu inte på rätt spår", varnar revisorerna

Trots Europeiska kommissionens mål att flytta över godstransporter från väg till järnväg har andelen godstransporter på järnväg i EU faktiskt minskat något sedan 2011, enligt en ny rapport från Europeiska revisionsrätten. Järnvägstransporter är miljövänligare och förbrukar mindre importerad olja, sägs det i rapporten. Men de har inte kunnat hävda sig i konkurrensen med vägtransporter.

Revisorerna granskade om godstransportarbetet på järnväg i EU hade förbättrats sedan år 2000. De besökte fem medlemsstater – Tjeckien, Tyskland, Spanien, Frankrike och Polen – mellan mitten av 2014 och mitten av 2015.

EU bidrog via sin budget med omkring 28 miljarder euro till finansieringen av järnvägsprojekt mellan 2007 och 2013. Men trots det och kommissionens prioritering att flytta över godstransporter från väg till järnväg har godstransporterna på järnväg i EU de senaste femton åren inte kunnat hävda sig på ett ändamålsenligt sätt i konkurrensen med vägtransporter, säger revisorerna. Godstransportarbetet på järnväg är ännu inte tillfredsställande i sin helhet.

Revisorerna konstaterade att speditörerna klart hellre transporterar gods på väg än på järnväg. Trots att vissa medlemsstater (till exempel Österrike, Tyskland och Sverige) har uppnått bättre resultat har den genomsnittliga andelen godstransporter på järnväg faktiskt minskat något på EU-nivå sedan 2011. Dessutom är godstågens medelhastighet mycket låg i EU (endast cirka 18 kilometer i timmen på många internationella sträckor).

Det är fortfarande långt kvar tills ett gemensamt europeiskt järnvägsområde kan förverkligas, säger revisorerna. Järnvägsnätet i EU består till stor del fortfarande av separata nationella järnvägsnät med olika nationella myndigheter och mycket olika regler för tåglägestilldelning, förvaltning och prissättning.

Trafikstyrningsförfarandena är inte anpassade efter järnvägstransporternas behov, inte ens inom godskorridorerna: godstågen beläggs med avgifter för varje kilometer järnvägsinfrastruktur som

Avsikten med detta pressmeddelande är att presentera huvudbudskapen i Europeiska revisionsrättens särskilda rapport. Hela rapporten finns på www.eca.europa.eu

ECA Press

Mark Rogerson – talesperson T: +352 4398-47063

Damijan Fišer – pressekreterare T: +352 4398-45410

12, rue Alcide De Gasperi – L-1615 Luxemburg

E: press@eca.europa.eu @EUAuditorsECA eca.europa.eu

M: +352 691553063

M: +352 621552224

används, och så är det inte alltid inom vägtransport.

I tre av de besökta medlemsstaterna gav man mer EU-stöd till vägar än till järnvägar under perioden 2007–2013. När EU-stödet gick till järnvägstransporter riktades det inte i första hand in på behoven inom sektorn för godstransporter på järnväg. Slutligen kan undermåligt underhåll av järnvägsnätet påverka hållbarheten och funktionen.

"Om man inte tar itu med de problem som vi har identifierat i vår rapport", sade Ladislav Balko, den ledamot av revisionsrätten som ansvarar för rapporten, "kommer mer finansiering inte automatiskt att lösa dem. Kommissionen och medlemsstaterna måste hjälpa järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna att förbättra aspekter som tillförlitlighet, frekvens, flexibilitet, kundfokus, transporttider och transportpriser när det gäller godstransporter på järnväg."

Revisorerna rekommenderar att kommissionen och medlemsstaterna åtgärdar de brister som konstaterats när det gäller avregleringen av marknaden för godstransport på järnväg, trafikstyrningsförfaranden, administrativa och tekniska hinder, övervakning av och insyn i godstransportarbetet på järnväg samt rättvis konkurrens mellan olika transportsätt.

För att EU-medlen ska användas bättre rekommenderar de också att kommissionen och medlemsstaterna på ett enhetligare sätt avpassar tilldelningen av medel till de politiska målen och till urval, planering och förvaltning av projekt samt underhåll av järnvägsnätet.

Meddelande till redaktörerna

Att främja mer effektiva och hållbara transportsätt, särskilt godstransport på järnväg, har varit en viktig del av EU:s politik de senaste 25 åren. Redan 1992 fastställde Europeiska kommissionen som huvudsakligt mål att balansen mellan de olika transportsätten skulle återupprättas. År 2001 bekräftade kommissionen vikten av att järnvägssektorn vitaliseras och satte upp ett mål om att järnvägens andel av godstransporterna i de central- och östeuropeiska medlemsstaterna skulle bibehållas och uppnå 35 % senast 2010. Under 2011 fastställde kommissionen slutligen målet att så mycket som 30 % av de godstransporter på väg som är längre än 300 km skulle flyttas över till andra transportsätt, exempelvis järnväg eller sjötransport, fram till 2030, och mer än 50 % fram till 2050.

Transporter står för omkring en tredjedel av energiförbrukningen och av de totala koldioxidutsläppen i EU. Att främja effektiva och hållbara transportsätt, såsom järnväg och inre vattenvägar, i stället för vägtransporter skulle kunna bidra till att minska Europas beroende av oljeimport och minska föroreningarna. Enligt Europeiska miljöbyrån är koldioxidutsläppen från järnvägstransporter 3,5 gånger mindre per tonkilometer än koldioxidutsläppen från vägtransporter. Mer hållbara transportsätt skulle även kunna bidra till att minska kostnaderna i samband med trafikstockningar (som för närvarande beräknas öka med cirka 50 % fram till 2050, det vill säga till nästan 200 miljarder euro per år) samt minska antalet dödsfall i trafiken.

Fraktvolymerna inom EU (dvs. på vägar, järnvägar och inre vattenvägar) uppgår till omkring 2 300 miljarder tonkilometer per år, varav cirka 75 % utgörs av vägtransporter.

Särskild rapport nr 8/2016 *Godstransporter på järnväg i EU: ännu inte på rätt spår* finns på 23 EU-språk.